@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

3 (109)
marzec
2017



KOBIETY W KOMUNIKACJI

Aktualności

Temat numeru

Komunikacyjne podróże

Drodzy Czytelnicy

Marcowy numer oddajemy kobietom, a konkretnie paniom związanym z komunikacją miejską w Warszawie. I myli się ten, kto myśli, że transport to dziedzina zarezerwowana dla mężczyzn. Nasze bohaterki potwierdzają – kobiety również spełniają się zawodowo pracując w komunikacji miejskiej.

Na początek zapraszamy do przeczytania wywiadu z zastępcą dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego Katarzyną Strzegowską. Dowiedzieć się z niego można jakie cechy charakteru trzeba mieć gdy piastuje się takie stanowisko i co powinien robić dobry szef.

Każdego dnia w godzinach szczytu komunikacyjnego na stołeczne ulice i torowiska wyjeżdża 1,5 tys. autobusów, ponad 400 tramwajów oraz 48 pociągów metra i 20 pociągów SKM. Do sprawnego funkcjonowania komunikacji miejskiej niezbędny jest dyspozytor. O swojej pracy w centrali ruchu ZTM opowiada Beta Melon, jedyna kobieta pracująca na tym stanowisku.

Kolejną panią spotykamy na stacji metra. Paulina Moska jest dyżurną stacji i choć nie każdy zdaje sobie z tego sprawę, czuwa nad bezpieczeństwem pasażerów i nad wszystkim co dzieje się na stacji. Jeżeli zostawimy bagaż w pociągu metra, zablokuje nam się bramka albo widzimy kogoś potrzebującego pomocy – zawsze możemy zadzwonić do dyżurnego ze specjalnego żółtego telefonu. Prawdopodobnie pani Paulina już jednak jest na miejscu, ponieważ cały czas obserwuje stację dzięki ponad stu kamerom.

Dyspozytor w centrali ruchu jest „głową”, ale potrzebuje „oczu” na mieście. O pracy w charakterze „oczu” na stanowisku kontrolerki ruchu opowiada Izabela Szczęśniak, jedna z pięciu kontrolerek w ZTM, która chciał być żołnierzem, ale porzuciła marzenia o mundurze na rzecz pracy w ZTM.

Na koniec zapraszamy na wycieczkę do Manchesteru, a konkretnie na jego przedmieścia. Kursują tam autobusy systemu BRT. Jak to działa, jakie ma zalety i czy ma wady – dowiecie się z iZTM.

Zachęcamy do lektury

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorzy prowadzący:
Magdalena Potocka
Wiktor Paul

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
10 484

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Tańsze i nowe bilety – zmiany w taryfie

Miasto wprowadzi zmiany w taryfie przewozowej. Mniej za podróżowanie komunikacją zapłacą osoby korzystające z biletów długookresowych ważnych w obu strefach – 1. i 2., powróci bilet 3-dniowy, w ofercie pojawi się również tzw. bilet konferencyjny.

Komunikacja miejska pełni kluczową rolę w systemie transportowym stolicy. Autobusy, pociągi, metro i tramwaje przewożą ponad miliard pasażerów rocznie. Warszawa wciąż ją rozwija i usprawnia - modernizuje tabor, buduje drugą linię metra, nowe trasy tramwajowe i kolejne parkingi przesiadkowe, wprowadza priorytety dla tramwajów i autobusów oraz podnosi standard usług świadczonych przez przewoźników.

Wiodąca rola transportu zbiorowego wymaga zapewnienia wysokiej konkurencyjności w stosunku do samochodów. Udział komunikacji miejskiej w obsłudze wszystkich podróży wykonywanych w Warszawie ma wzrosnąć z 56,9 do 65 proc., a jednym z priorytetów miasta jest zmniejszenie liczby pojazdów wjeżdżających do stolicy i ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Zachętą do rezygnacji z aut i przesiadki do komunikacji są m.in. zmiany w taryfie biletowej.

To nie wszystko. Dotychczasowa oferta biletowa zostanie rozszerzona. W taryfie biletowej pojawi się m.in. bilet jednorazowy przesiadkowy grupowy ulgowy dla maksymalnie 10 osób w cenie 22 zł. Będzie to z pewnością duże ułatwienie dla podróżujących grup szkolnych i ich opiekunów, którzy musieli kasować dużą liczbę biletów. Teraz wystarczy skasować jeden lub dwa kartoniki.

bilety obowiązujące w 1. i 2. strefie	obecna cena	planowana cena	obniżka
30-dniowy imienny normalny	210 zł	180 zł	**30 zł**
30-dniowy bilet warszawiaka	196 zł	166 zł	**30 zł**
90-dniowy imienny normalny	536 zł	460 zł	**76 zł**
90-dniowy bilet warszawiaka	482 zł	406 zł	**76 zł**

Specjalnie dla turystów i osób przebywających w stolicy zaledwie przez kilka dni w taryfie znajdzie się bilet 3-dniowy w cenie 36 zł (1. strefa) i 57 zł (1. i 2. strefa).

Miasto wprowadzi także tzw. bilet konferencyjny umożliwiając organizatorom konferencji zakup biletów dla ich uczestników (na wybrany okres). Bilety będą kodowane na specjalnych Warszawskich Kartach Miejskich lub będą dostępne w innej formie uzgodnionej z organizatorem. Decyzję o wprowadzeniu powyższych zmian podejmą radni m.st. Warszawy.

318 – nowa linia na Solcu i Powiślu

W środę, 1 marca, na warszawskie ulice wyjechała całkowicie nowa linia autobusowa 318. Kursuje pomiędzy Torwarem a Centrum Nauki Kopernik.

Dzięki nowej linii pasażerowie podróżujący z Solca mogą szybko i wygodnie dojechać do II linii metra. 318 zapewnia też dogodny dojazd do znajdującego się na Powiślu szpitala Solec.

Linia kursuje na trasie:
TORWAR – Łazienkowska – Rozbrat – Ludna – Solec – Dobra – Tamka – Zajęcza - METRO CENTRUM NAUKI KOPERNIK 05 (Powrót: Zajęcza – Dobra – Solec – Ludna – Rozbrat – Górnośląska – Solec – Łazienkowska).

Przystanek Metro Centrum Nauki Kopernik 05 znajduje się na ulicy Tamka, za skrzyżowaniem z ulicą Smulikowskiego.



Karta Warszawiaka – jak ją wyrobić, jeżeli jeszcze nie rozliczyliśmy podatku

Osoby, które nie rozliczyły jeszcze podatku (PIT) za rok 2016 mogą wystąpić o wydanie e-hologramu Karty Warszawiaka lub Młodego Warszawiaka na podstawie zeznania podatkowego za rok 2015. E-hologram można otrzymać w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM lub dzielnicowych Wydziałach Obsługi Mieszkańców.

Aby uzyskać uprawnienia, należy złożyć prawidłowo wypełniony wniosek oraz okazać dowód tożsamości i jeden z dokumentów: pierwszą stronę PIT z prezentatą urzędu skarbowego lub zaświadczenie z urzędu skarbowego lub – w przypadku rozliczenia przez Internet – Urzędowe Poświadczenie Odbioru (UPO) wraz z pierwszą stroną PIT (zawierającą wygenerowany automatycznie numer dokumentu zgodny z identyfikatorem dokumentu UPO).

Osoby, które nie mają obowiązku składania rocznego zeznania podatkowego (np. osoby bezrobotne, nieosiągające dochodu lub otrzymujące zasiłki, dodatki do rent rodzinnych itp.), a chcą korzystać ze zniżek wynikających z posiadania Karty Warszawiaka lub Karty Młodego Warszawiaka powinny złożyć w urzędzie skarbowym zeznanie podatkowe. W rubryce, w której określa się wysokość przychodów trzeba wpisać kwotę „0". Dokument potwierdzający złożenie zeznania podatkowego należy okazać w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM lub w dzielnicowym Wydziale Obsługi Mieszkańców podczas składania wniosku o e-hologram.

Uwaga! Osoby, które mają e-hologram wgrany na Kartę Warszawiaka i rozliczyły już podatek za rok 2016, mogą przedłużyć ważność uprawnień w wybranych automatach biletowych.

„Dwójką" do Nowodworów

Od poniedziałku, 27 lutego tramwaje jeżdżą dłuższą trasą na Białołęce. „Dwójka" dojeżdża do przystanku Nowodwory, skąd mieszkańcy tego rejonu dzielnicy mogą dotrzeć do metra w niespełna kwadrans.

Tramwaje linii 2 jeżdżą na wydłużonej, 7 kilometrowej trasie i obsługują dwa dodatkowe, nowe zespoły przystankowe – przy skrzyżowaniu ulicy Światowida z ulicą F. Štefánika i ulicą H. Ordonówny. Na wydłużonym odcinku tramwaje podjeżdżają na przystanki co 4 minuty w godzinach szczytu komunikacyjnego, co 6 poza szczytem i co 7,5 minuty w dni świąteczne. W godzinach szczytu komunikacyjnego „dwójka" kursuje dodatkowo na trasie skróconej Metro Młociny – Tarchomin Kościelny co 8 minut. Na wspólnym odcinku trasy (Metro Młociny – Tarchomin Kościelny) w godzinach szczytu tramwaje podjeżdżają na przystanki co 2-4 minuty. Podróż tramwajem z Młocin na Nowodwory trwa zaledwie 14 minut.

Wraz z wydłużeniem trasy tramwajowej zostały wprowadzone zmiany w komunikacji autobusowej, wypracowane w ramach konsultacji społecznych zorganizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego. Linie autobusowe 101 i E-8 zostały zlikwidowane. Została uruchomiona nowa linia autobusowa 214 łącząca wschodnią i zachodnią część Białołęki. Na nową trasę (do pętli Metro Marymont) została skierowana linia 134, a częstotliwość kursowania autobusów w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego zwiększono do 20 minut. Częściej kursują również autobusy linii 211 i 516.

Pierwszy odcinek linii na Tarchomin został uruchomiony wraz z otwarciem mostu Marii Skłodowskiej-Curie w styczniu 2013 r. Drugi, do pętli Tarchomin Kościelny, był gotowy w grudniu 2014 r. Trzeci odcinek, do pętli Nowodwory, otwarto w poniedziałek 27 lutego. Cała trasa na Białołęce ma torowisko trawiaste. Równolegle z torami wybudowano także chodniki, drogi rowerowe, sygnalizacje świetlne, przebudowano jezdnie, a także pojawiła się nowa zieleń. Planowane jest dalsze przedłużenie trasy tramwajowej do pętli Winnica w pobliżu ul. Modlińskiej. Tramwaj miałby tam dojechać w drugim kwartale 2019 r.

Pozostałe zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej na Białołęce wypracowane w wyniku konsultacji społecznych, będą wprowadzane sukcesywnie w kolejnych latach wraz z budową i przebudową kolejnych dróg na tzw. „zielonej" Białołęce.





„Rolą szefów jest wyznaczanie jasnych celów”

Zapraszamy do przeczytania wywiadu z **Katarzyną Strzegowską** - zastępcą dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego, z którego dowiedzieć się można czy bycie kobietą ułatwia karierę w transporcie publicznym, jak należy chodzić po korytarzu oraz jakie cele należy zrealizować w pierwszej kolejności.

Transport uchodzi raczej za męską dziedzinę. Co sprawiło, że swoje życie zawodowe związała Pani właśnie z transportem miejskim?

19 lat temu, kiedy podczas studiów rozpoczęłam pracę zawodową w firmie z branży transportowej, rzeczywiście była to męska dziedzina. Zarówno wewnątrz firmy jak i w całej branży przeważali mężczyźni. Biorąc udział w wielu spotkaniach, konferencjach przez kilka lat byłam jedną z nielicznych kobiet. Dzisiaj sytuacja jest już inna. W branży transportowej pracuje coraz więcej kobiet, zarówno na stanowiskach kierowniczych, ale też coraz częściej autobusami czy tramwajami kierują panie.

Transport był w moim życiu obecny od dziecka. Mogę powiedzieć, że już z domu wyniosłam wiedzę na temat transportu i przewozu towarów oraz osób, gdyż tym właśnie zajmowali się przez dużą część swojego życia zawodowego moi rodzice. Mój start zawodowy w tej branży był raczej przypadkowy, natomiast z biegiem lat pracy w tej dziedzinie, a przede wszystkim nabierając kolejnych doświadczeń, stwierdziłam, że odnajduję się w transporcie, spełniam zawodowo, rozwijam i czerpię z tej pracy satysfakcję.

Czy to, że jest Pani kobietą stanowiło ułatwienie w osiągnięciu tak wysokiego stanowiska, czy wręcz przeciwnie, podczas swojej pracy musiała Pani udowadniać współpracownikom swoje kompetencje?

W mojej ocenie płeć w żaden sposób nie dyskryminuje i nie utrudnia rozwoju zawodowego, a także osiągania wysokich stanowisk. Liczy się wiedza, kompetencje, doświadczenie i cechy charakteru człowieka, bez względu na jego płeć. W swoim życiu zawodowym nie spotkałam się wprost z trudnościami i koniecznością udowadniania, że kobieta też może znać się na tej branży. Myślę, że w dużej mierze wynikało to z mojej silnej woli i determinacji do tego, aby poznać dogłębnie wszelkie aspekty mojej pracy i zajmowanego stanowiska. Dzięki temu poznałam ogromną liczbę spraw technicznych, związanych szczególnie z autobusami. Niejednokrotnie prowadziłam rozmowy i negocjacje na tematy stricte techniczne związane z budową pojazdu, układów, sterowników itp. Zawsze mogłam też liczyć na wsparcie moich współpracowników, kolegów, którzy wyjaśniali pewne bardziej męskie tajniki tejże dziedziny. Czy bycie kobietą ułatwia zajmowanie wysokich stanowisk? Mówi się, że kobieta łagodzi obyczaje. Jak sięgam pamięcią w swoją przeszłość zawodową rzeczywiście może kilkukrotnie było to ułatwienie, ale raczej wynikające z moich cech charakteru. Zawsze podkreślałam i pokazywałam, że w biznesie konieczne jest partnerskie podeście do tematu, szukanie właściwych rozwiązań, a przede wszystkim szanowanie drugiego człowieka i bycie uczciwym wobec innych oraz wobec siebie.

Czy ma Pani postać, która stanowi dla Pani wzór, z której działań czerpie Pani inspiracje?

Należę do osób z tzw. umysłem ścisłym i raczej skupiam się na dążeniu do celów i realizowania zadań, które stawiam sobie sama, a także stawiają przede mną moi pracodawcy. Przez kilkanaście lat dane mi było poznać wiele wspaniałych ludzi związanych z branżą transportową i wielokrotnie to ich działania inspirowały mnie do kolejnych podejmowanych przeze mnie kroków i stawianych samej sobie wyzwań. Zawsze będę pamiętać słowa jednego z moich szefów, który motywując nas do działania mawiał: „Nie pękajcie, zawsze chodźcie środkiem korytarza z podniesionymi głowami, ale szanujcie ludzi i nigdy nie dajcie odczuć, że ktoś jest gorszy". Dziś wiem, że każdą firmę tworzą ludzie - bez zespołu zaangażowanych, zaufanych i lojalnych osób nie jesteśmy w stanie osiągnąć nic. To wspólne działanie bez względu na wielkość organizacji i złożoność tematu pozwala osiągać cele, pomaga w realizacji zadań.

W Zarządzie Transportu Miejskiego pracuje Pani już ponad rok. Z jakich osiągnięć jest Pani najbardziej dumna, a co wciąż nie daje Pani spać po nocach?

Rzeczywiście, czas biegnie nieubłaganie i mój rok w ZTM-ie minął bardzo szybko. Dumna jestem z wielu rzeczy, zaczynając od tego, że mogłam wejść do tej organizacji i wraz z zespołem ludzi pracować nad dalszym rozwojem komunikacji miejskiej w Warszawie. Każdy dzień stawia przede mną kolejne wyzwania. Obszar, w którym działa ZTM jest ogromny - to się wie dopiero będąc tutaj wewnątrz i nadzorując tak duży wachlarz zagadnień. Ważne przedsięwzięcia, które zadziały się przy moim udziale z ZTM, to na pewno wdrożenie nowej jakości umów z operatorami prywatnymi, a także wypracowanie nowych warunków dużych umów wykonawczych z operatorami miejskimi. To również podnoszenie świadomości konieczności działania projektowego w naszej organizacji, które pozwala na szersze spojrzenie na współzależności pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi przy tworzeniu na przykład nowych narzędzi informatycznych. Duże zmiany dostrzegam również w jakości współpracy i rozliczania zarówno naszych spółek miejskich jak i prywatnych operatorów. Cieszę się, że zaczęliśmy kłaść większy nacisk na linie L, które realizujemy wspólnie z gminami w ramach porozumień.

W nocy śpię raczej spokojnie, choć zdarza mi się śnić o sprawach związanych z pracą. Mam świadomość, że mamy do zrobienia jeszcze bardzo dużo, zarówno w zakresie poprawy jakości i bezpieczeństwa przewozów, jak i sfery handlowej, a także w tematach związanych z wnętrzem naszej organizacji. Pewne sprawy wymagają uporządkowania, ustalenia priorytetów, wyznaczania jasnych celów i to jest właśnie rola szefów.



Jakie cele stawia Pani przed sobą i przed Zarządem Transportu Miejskiego?

Będąc zastępcą dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego stawiam sobie za cel dalszy rozwój komunikacji miejskiej w Warszawie w szerokim tego słowa znaczeniu. Ogromny nacisk kładę na bezpieczeństwo naszych pasażerów, a także pracowników wykonujących pracę na rzecz mieszkańców Warszawy. Niezmiernie ważne jest dalsze podwyższanie jakości świadczonych usług przy wykorzystaniu dostępnych na rynku nowoczesnych narzędzi i metod, zarówno informatycznych jak i analitycznych, przy równoczesnym optymalizowaniu kosztów.

Czy ma Pani swoją ulubioną linię autobusową lub tramwajową?

Dotychczas nigdy nie analizowałam linii autobusowych i tramwajowych w kategorii moja ulubiona, ale mogę się o takie coś pokusić. Pozytywnie kojarzy mi się autobusowa linia 169 i tramwajowa linia nr 3, gdyż najczęściej tymi liniami podróżowałam w odwiedziny do swojej babci, która do dziś mieszka na Pradze Południe. Z dzieciństwa kojarzę również pozytywnie autobusową linię M. Dziś jak większość warszawiaków jestem fanką naszego metra, z którego powinniśmy być dumni, tak jak zresztą z całej warszawskiej komunikacji. Podróżuję po wielu miastach w Polsce, a także na świecie i przyglądając się innym systemom transportowym jestem zdania, że transport publiczny w Warszawie jest na bardzo dobrym poziomie. Nie mamy się czego wstydzić. Wręcz przeciwnie - powinniśmy się nim chwalić i być dumnym. Mówię to nie tylko dlatego, że jestem zastępcą dyrektora ZTM (śmiech).



Czy to na pewno centrala ruchu ZTM?

Nie ma takiej możliwości, aby powiedzieć – mój standardowy dzień pracy zaczyna się od… Zajmuję się wszystkim – od aktów wandalizmu i powybijanych szyb na przystankach przez śliskie ulice po wprowadzanie trybów sterowania bezpośredniego. O pracy na stanowisku dyspozytora opowiada jedyna kobieta wykonująca ten zawód w ZTM Warszawa – **Beata Melon**.

Każdego dnia w godzinach szczytu komunikacyjnego na stołeczne ulice i torowiska wyjeżdża 1,5 tys. autobusów, ponad 400 tramwajów oraz 48 pociągów metra i 20 pociągów SKM. Jeśli nie dojdzie do nagłego załamania pogody, poważnego wypadku lub awarii, nie zastanawiamy się, jak „działa" komunikacja. Dla nas – pasażerów ważne jest, aby szybko i sprawnie dojechać do pracy lub wrócić do domu. Gdy jednak autobus lub tramwaj długo nie przyjeżdża albo metro nie kursuje na jakimś odcinku, pasażerowie zaczynają się złościć, a wtedy centrala ruchu ZTM ma za zadanie ograniczyć utrudnienia do minimum.

Centrala ruchu ZTM pracuje siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę. Dyżurny ZTM i dyspozytorzy nadzorują funkcjonowanie całej komunikacji miejskiej, a w awaryjnych sytuacjach szybko podejmują decyzje i wdrażają rozwiązania, aby pasażerowie jak najmniej odczuli skutki utrudnień.

Po wejściu do centrali ruchu ZTM pierwszy element, który rzuca się w oczy to układ stanowisk pracy – środkowe, wysunięte do przodu, biurko zajmuje dyżurny ZTM. Przy dwóch pozostałych, znajdujących się po lewej i prawej stronie, pracują dyspozytorzy – jeden odpowiedzialny za współpracę z prywatnymi operatorami, a drugi pomagający dyżurnemu. Całą ścianę naprzeciwko biurek zajmuje ekran, na którym można sprawdzić, jak w danej chwili funkcjonuje komunikacja miejska – gdzie kursy są realizowane punktualnie, a w których rejonach miasta występują opóźnienia.

Umówiłam się z jednym z dyspozytorów, a właściwie dyspozytorką – Beatą Melon. W ZTM na tym stanowisku pracuje ona i… 29 mężczyzn.

– Jeśli pomyśli pani o kobietach obecnych w pani życiu – matce, ciotkach, koleżankach, to jakie zawody najczęściej wykonują? – pytam na początek. Pani Beata wydaje się zaskoczona pytaniem. *– Normalnie, koleżanka jest przedstawicielem handlowym, inne pracują w biurze, a jeszcze inna prowadzi sklep* – odpowiada.

No właśnie – stereotypowo „normalne" zajęcie dla kobiety to praca biurowa albo w sklepie. Pytam więc, jak to się stało, że pani Beata została dyspozytorką w największej w Polsce instytucji odpowiedzialnej za organizację i nadzór nad

komunikacją miejską. – *Przez przypadek* – odpowiada bez wahania Beata Melon. – *Zaczynałam dość standardowo. Przez dość długi czas byłam przedstawicielką handlową w firmie odzieżowej* – dodaje.

Później pojawiła się komunikacja miejska – pani Beata zaczęła pracę na stanowisku kierowcy autobusu u jednego z prywatnych operatorów, w firmie Mobilis. Nie ukrywa jednak, że aby rozpocząć tę pracę musiała pokonać przeszkodę w postaci przekonania egzaminatora, że kobiety nie nadają się do prowadzenia autobusów. – *Kilkanaście lat temu Mobilis rozpoczynał współpracę z Warszawą. Operator szukał kandydatów na kierowców, a ponieważ lubię prowadzić samochód, im większy, tym lepiej, postanowiłam spróbować. Pierwszym etapem był kurs prawa jazdy, który odbywał się w Skierniewicach. Myślę, że egzaminator od początku był tak uprzedzony do kobiet na tym stanowisku, że bez względu na to, jak świetnie bym pojechała, i tak bym nie zdała. Oczywiście oblałam. Udało się za drugim razem i w obecności innego egzaminatora* – wspomina Beata Melon.

Jako kierowca autobusu pani Beata pracowała cztery lata. – *Bardzo dobrze wspominam te czasy. Na początku tylko trzy kobiety prowadziły autobusy w Mobilisie, więc byłyśmy traktowane wyjątkowo, zarówno przez współpracowników, jak i pasażerów. Nie przypominam sobie, żeby koledzy kierowcy poddawali w wątpliwość nasze umiejętności. A pasażerowie byli wręcz zachwyceni – kilkanaście lat temu kobieta za kierownicą autobusu nie była częstym zjawiskiem, wręcz na tyle rzadkim, że z okazji Dnia Kobiet zdarzały się kwiaty*.

Po kilku latach pani Beata zmieniła operatora na organizatora komunikacji, czyli Zarząd Transportu Miejskiego. Jak wspomina, ówczesny kierownik centrali ruchu ZTM chciał, aby na stanowisku dyspozytora pracowały również kobiety. Prawdopodobnie, aby odrobinę złagodzić obyczaje panujące w zdominowanym przez mężczyzn środowisku. – *Osobiście panowie nigdy nie dali mi odczuć, że uważają się za lepszych ode mnie, albo nie wierzą w moje umiejętności. Myślę jednak, że początkowo trochę ze mnie żartowali za moimi plecami* – domyśla się Beata Melon.

– *Obecnie pracuję głównie na miejscu, czyli w centrali ruchu. Nie ma takiej możliwości, aby powiedzieć – mój standardowy dzień pracy zaczyna się od... Oczywiście obowiązują nas procedury, szczegółowo określone zasady postępowania w wybranych sytuacjach, ale w komunikacji każdy dzień jest inny. Zajmuję się wszystkim – od aktów wandalizmu i powybijanych szyb na przystankach przez śliskie ulice po wprowadzanie trybów sterowania bezpośredniego* – opisuje swoją pracę dyspozytorka.

Wcześnie pani Beata więcej czasu pracowała na mieście. Pracownicy ZTM jadą na miejsce, gdy dojdzie do zdarzenia z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej, lub gdy np. wypadek lub awaria wpływa na regularność kursów transportu zbiorowego. Najogólniej mówiąc, pracownicy Sekcji Nadzoru Przewozów musza jak najszybciej dotrzeć wszędzie tam, gdzie sytuacja komunikacyjna odbiega od normy i podjąć odpowiednie działania.

– *Dlaczego tylko jedna kobieta pracuje na stanowisku dyspozytora?* – pytam. – *Funkcjonuje chyba jednak przekonanie, że to praca tylko dla mężczyzn. Jakiś czas temu byłam świadkiem rozmowy pomiędzy służbami nadzoru ruchu Zarządu Transportu Miejskiego i Metra Warszawskiego. Gdy odebrała pani telefon, rozmówca dwukrotnie upewniał się, czy dodzwonił się na centralę ruchu ZTM, ponieważ słuchawkę podniosła... kobieta*.

– *Nie wiem z czego to wynika. Nie jest to praca, która wymaga tężyzny fizycznej. Trzeba jak najwięcej wiedzieć o układzie komunikacyjnym, szybko podejmować decyzje i trzymać emocje na wodzy. Nie są to cechy przynależne do płci, ale konkretnego człowieka* – wyjaśnia pani Beata.

Na koniec pofantazjujmy, że 8 marca spełnią się dwa marzenia każdej kobiety – jedno dotyczące jej samej, a drugie – wszystkich kobiet na świecie. – *Marzę o jednej rzeczy dla wszystkich kobiet – o tym, abyśmy były doceniane, zarówno w pracy, jak i w domu* – kończy dyspozytorka Beata Melon.

tekst: Magdalena Potocka





Na stacji metra nigdy nie jesteś sam

Gdy pokonamy pierwsze schody stacji metra trafiamy już pod czułą opiekę kogoś, kto patrzy czy nie potrzebujemy pomocy przy bramce i czy coś złego się nie dzieje. Kogoś kto pomoże nam odzyskać zostawiony w wagonie bagaż i w razie wypadku udzieli pierwszej pomocy. To dyżurny stacji. O swojej pracy, z której część pasażerów nawet nie zdaje sobie sprawy, opowiada pani **Paulina Moskwa**, dyżurna ruchu i stacji Metra Warszawskiego.

Na początek proszę powiedzieć, dlaczego zdecydowała się Pani na ten, powiedzmy szczerze, specyficzny zawód?

To prawda, zawód jest specyficzny, ale daje bardzo dużo satysfakcji. Nigdy nie sądziłam, że będę pracowała w metrze, ale teraz myślę, że to nie mógł być przypadek. Wszystko zaczęło się od kolegi, z którym przez dziewięć lat pracowałem w innej firmie z branży transportowej. Zmienił on jednak pracę i został dyżurnym stacji. Gdy mówił o tym czym się zajmuje, sposób w jaki opisywał atmosferę i pracę w metrze sprawił, że też postanowiłam spróbować. I choć wcześniej nawet nie wiedziałam, że na każdej stacji jest taki ktoś, kto jest zawsze dostępny dla pasażera, kto pomoże gdy zatnie się bilet, zginą klucze do mieszkania, bagaż przez nieuwagę zostanie w pociągu lub gdy trzeba udzielić pierwszej pomocy, to nigdy nie żałowałam swojej decyzji.

Jak się czuje Pani w dziedzinie zdominowanej jednak przez mężczyzn?

To nieprawda! W Metrze Warszawskim na stanowisku dyżurnego ruchu i stacji pracuje więcej kobiet niż mężczyzn! Bardzo dobrze dogadują się z pasażerami, są empatyczne i łatwiej im tonować nerwowe sytuacje. Oczywiście nie oznacza to, że mężczyźni są złymi dyżurnymi. Od płci ważniejsze są cechy charakteru i predyspozycje do tej pracy.

Mówiła Pani, że nie zdawała sobie sprawy z obecności na każdej stacji kogoś takiego jak dyżurny. Dla naszych czytelników również może być to zaskoczeniem. Proszę opowiedzieć jak wygląda praca dyżurnej?

Trzeba zacząć od tego, że na każdej stacji przez całą dobę jest dyżurny. Wbrew temu co można by myśleć, podczas przerwy technicznej jest równie potrzebny. Mamy dwunastogodzinny system pracy. Zaczynamy o godzinie 7. od przekazania zmiany i zalogowania się do systemu, w którym prowadzimy elektroniczny dziennik dyżurnego stacji. Wpisuje się tu wszystko co dzieje się na stacji: prowadzone prace, ewentualne usterki ale też każdą pomoc udzieloną pasażerowi czy każdy sygnał, który zgłaszają pasażerowie, choćby przy pomocy znajdujących się na stacji żółtych telefonów.

Przyjmując dyżur musimy sprawdzić całą stację – zarówno peron jak i wszystkie wyjścia pod względem bezpieczeństwa, ale też czystości. Sprawdzamy czy wszystko działa. Weryfikujemy jakie danego dnia będą prowadzone prace, ponieważ musimy skontrolować czy mogą być one prowadzone bezpiecznie. To wszystko koordynuje dyżurny stacji.

Naszym najważniejszym zadaniem jest jednak zapewnienie sprawnego przepływu pasażerów na stacji. Jesteśmy oczami dyspozytora ruchu, który koordynuje kursowanie pociągów. Jesteśmy na miejscu i jak najszybciej musimy przekazywać dyspozytorowi informacje, dzięki którym lepiej może podejmować decyzje. To właśnie my komunikujemy się z pasażerami przez megafony.

Pracujemy przede wszystkim dla pasażerów, którzy zgłaszają się do nas ze swoimi problemami. Często nie muszą ich nawet zgłaszać, aby uzyskać pomoc. Na każdej stacji jest ponad sto kamer. Przez cały czas obserwujemy perony, zejścia, antresole i patrzymy czy ktoś nie zemdlał, nie upadł, czy nie potrzebuje pomocy, choćby z bramką. Również jeżeli ktoś stoi przy krawędzi peronu i nie reaguje na komunikaty z prośbą o odsunięcie się, to idziemy sprawdzić co się dzieje.

W każdej chwili można się skontaktować z dyżurnym przez jeden z żółtych telefonów, które rozmieszczone są na terenie każdej stacji i zapytać lub poprosić o pomoc. Jeżeli tylko możemy, to zawsze pomagamy. Pasażerowie dzwonią do nas w bardzo różnych sprawach: zostawionego właśnie w pociągu bagażu albo z informacją o znalezionej pozostawionej torbie, informują, że ktoś zasłabł albo pytają jak wyjść z metra, czy jak najwygodniej dojechać do celu swojej podróży.



Podczas nocnej przerwy nie ma w metrze pasażerów. Czym wtedy zajmuje się dyżurny?

Wbrew pozorom bardzo dużo się wtedy dzieje na stacji. Gdy jest ona zamknięta dla pasażerów, do pracy ruszają służby techniczne. W nocy prowadzone są wszystkie prace przeglądowe czy konserwacyjne. Noc to również czas gruntownego sprzątania i mycia stacji, te wszystkie zadania musi skoordynować dyżurny.

Co Pani najbardziej lubi w swojej pracy?



Najfajniejsze jest to, że nie ma monotonii. Każdy dzień przynosi nowe wydarzenia, nowe historie. Spotyka się wielu ciekawych ludzi – pomimo, że siedzę w dyspozytorni – począwszy od pracowników metra z naprawdę bardzo wielu dziedzin, a skończywszy na pracownikach sklepów na stacji.

Najwięcej radości i satysfakcji mogą dostarczyć sami pasażerowie. Zdarzyło mi się kiedyś, że pan, któremu pomogłam znaleźć bagaż, przyszedł podziękować z bukietem kwiatów. To było niezwykle miłe. Lubię pomagać ludziom. Oddałam kiedyś pasażerce znaleziony portfel, w którym miała pamiątkowe zdjęcie.

Nie ucieszyły jej odzyskane karty, pieniądze ani dokumenty, ale właśnie to zdjęcie. Pasażerowie bardzo często dziękują nam za pomoc, uśmiechają się.

Co było największym wyzwaniem?

Na pewno wyzwaniem było dla mnie udzielanie pierwszej pomocy. Najpierw oczywiście przeszłam odpowiednie przeszkolenie. Zdobyte umiejętności przydały mi się już po dwóch miesiącach. Zdarza się, że pasażer zasłabnie, spadnie ze schodów, czy przewróci spiesząc się do pociągu. To właśnie dyżurny stacji jest wtedy najbliżej i to on udziela pierwszej pomocy.

Wyzwaniem są na pewno pijani pasażerowie. Nigdy nie wiadomo co zrobią i cały czas musimy ich obserwować na ekranach monitoringu, czy nie zrobią sobie krzywdy.

Na której stacji się pracuje najlepiej?

Każda stacja jest inna i praca na każdej ma inną specyfikę. Dyżurny nie jest na stałe przypisany do konkretnej stacji, dlatego ten zawód się nie nudzi. Stacje różnią się budową, wielkością, przepustowością pasażerów, są na nich różne obowiązki. Ja lubię pracować na Centrum Nauki Kopernik, która jest bardzo ładnie zlokalizowana. Duży sentyment mam do stacji Służew, bo to właśnie na niej zaczynałam swoją pracę jako dyżurna.

Jakie historie szczególnie Pani zapamiętała?

Kiedyś na stacji Służew dostałam informację od dyspozytora, że ktoś wcisnął guzik alarmowy w wagonie metra. W takiej sytuacji musimy iść do pasażera. Pociąg się zatrzymał na stacji, na miejsce poszedł wartownik Służby Ochrony Metra i ja. Gdy dotarliśmy do pasażera, okazało się że chciał zapytać ile czasu będzie jechał do centrum, bo nie wie czy ma brać taksówkę. Zatrzymanie trwało kilka minut, a pasażer ostatecznie wybrał metro.

Druga historia również wydarzyła się na tej samej stacji. Pasażerka zadzwoniła z żółtego aparatu z informacją, że zostawiła przed chwilą swój telefon w wagonie. Dokładnie opisała wszystko: w którym wagonie, na którym siedzeniu oraz to, że jest pod gazetą. W takich sytuacjach dajemy znać na kolejne stacje, a tam do wagonu wchodzą pracownicy i szukają zguby. Tak się stało i tym razem. Gdy poszukiwania już trwały, wartownik zaproponował, że może spróbuje zadzwonić na numer pasażerki, bo może już ktoś znalazł telefon. Po wybraniu numeru telefon odezwał się w torebce, którą Pani trzymała na ramieniu. ■

rozmawiał: Wiktor Paul





Trzeba trzymać fason

Dyspozytorzy, ekspedytorzy i kontrolerzy ruchu pracujący na jednej zmianie są jak drużyna. Dyżurny w centrali ruchu jest „głową", ale potrzebuje „oczu" na mieście, czyli dyspozytorów i kontrolerów. Nie ważne, czy są to kobiety czy mężczyźni – o pracy na stanowisku kontrolerki ruchu opowiada **Izabela Szczęśniak**, jedna z pięciu kontrolerek w ZTM.

Kim chciała pani zostać, gdy była pani małą dziewczynką?

Żołnierzem. Jako dziecko spędzałam dużo czasu z rówieśnikami bawiąc się w wojnę i podchody. Chciałam pracować w służbach mundurowych. W tych zawodach podziwiałam odwagę i bohaterstwo, a także zawsze chciałam mieć mundur. Marzyłam też o pilotowaniu śmigłowca i skokach ze spadochronem. Życie jednak zweryfikowało plany...

W Zarządzie Transportu Miejskiego jest pani kontrolerką ruchu. Od żołnierza do kontrolera ruchu raczej długa droga i niewiele cech wspólnych... Jak pani trafiła do ZTM i czym zajmuje się kontroler ruchu?

Do branży komunikacyjnej trafiłam przez przypadek – rozstałam się z poprzednim pracodawcą i ktoś ze znajomych podpowiedział, że w ZTM jest nabór. Przeszłam proces rekrutacyjny oraz poważne i obszerne przygotowanie do pracy z zakresu topografii miasta, układu komunikacyjnego, zasad uruchamiania komunikacji zastępczej i wielu innych pojęć.

Już jako kontrolerka ruchu trafiłam na ekspedycję na Młocinach i do moich obowiązków należało wszystko to, co wiązało się z funkcjonowaniem pętli autobusowej i odjeżdżających z niej linii. Rano zaczynaliśmy pracę o godzinie 6 – kierowcy przyjeżdżali na kraniec i meldowali się na ekspedycji. Ja prowadziłam pełną ewidencję, w deskę ekspedytorską wpisywałam wszystkie godziny przyjazdów i odjazdów, które pokazywały czas trwania postojów wyrównawczych i oczekiwania na pętli.

Na drugą część moich obowiązków składała się kontrola – stanu technicznego pojazdów, oznakowania, elementów wyposażenia, czystości oraz sprawności klimatyzacji i ogrzewania.

W przypadku, gdy występowały utrudnienia w ruchu i utrzymaniu punktualności, byłam odpowiedzialna za wprowadzanie trybu sterowania bezpośredniego. Wówczas kierowcy odjeżdżają z pętli bazując na wytycznych kontrolera ruchu, a nie na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy. Chodzi o to, że w przypadku, gdy występują trudności w utrzymaniu punktualnych kursów, trzeba zapewnić ich regularność.

Nieco ponad 20-letnia dziewczyna trafiła na pętlę i kontrolowała kierowców, często z kilkudziesięcioletnim stażem pracy. Zdarzały się trudne chwile?

Oczywiście. Początek był straszny. Pierwszego dnia pomyślałam – Boże, jak ja sobie poradzę. Część kierowców traktowała mnie poważnie i wykonywała zalecenia, dla innych byłam młodą dziewczynką, ze zdaniem której nie trzeba się liczyć. Mniej więcej pół roku zajęło mi wypracowanie poprawnych

i profesjonalnych relacji z kierowcami. Oni zobaczyli, że pracuję sumiennie, szanuję ich, ale stawiam też twarde warunki. Jasno określiłam zasady współpracy – to, że jesteśmy dla siebie mili i uprzejmi nie oznacza, że będę przymykała oko na kilkominutowe opóźnienie czy braki w oznakowaniu wozów. Starałam się po prostu jak najlepiej wykonywać swoje obowiązki.

Trudne były też stres i napięcie, które pojawiały się w relacjach z pasażerami, gdy dochodziło do utrudnień w kursowaniu komunikacji miejskiej. Zdarzało się, że pasażerowie przychodzili do pracowników ekspedycji z naprawdę długą listą życzeń, ale też przekleństw. Obelgi usłyszałam chyba wszystkie, jakie są możliwe. Często pasażerowie żądali pojazdu na już. Pamiętam sytuację z linią 712, która raz na godzinę kursuje z Młocin do Babic. Jeżeli przy takiej częstotliwości zepsuje się jeden wóz, rozumiem, że przerwy w kursach robią się uciążliwe, ale nic nie usprawiedliwia wulgarności z jaką się spotkałam. Kompletnie nie mogłam dotrzeć do pasażerów z informacją, że już działamy, pracujemy, ściągamy pojazd z innej linii, ale to musi trochę potrwać. To było najtrudniejsze, ale cóż – trzeba trzymać fason.

Na stanowiskach dyspozytorów i kontrolerów ruchu pracują głównie mężczyźni. Czy to utrudniało czy ułatwiało pani pracę?

Płeć nie miała żadnego znaczenia. Po prostu wszyscy ze sobą bardzo sprawnie współpracowaliśmy i nigdy nie spotkała mnie żadna przykrość tylko z tego powodu, że jestem kobietą. Na początku pracy często prosiłam o pomoc i koledzy nigdy mi nie odmówili. Dyspozytorzy, ekspedytorzy i kontrolerzy ruchu pracujący na jednej zmianie są jak drużyna. Dyżurny w centrali ruchu jest „głową", ale potrzebuje „oczu" na mieście, czyli dyspozytorów i kontrolerów. Nie ważne, czy są to kobiety czy mężczyźni. Solidne wykonywanie obowiązków dyspozytora czy kontrolera ruchu nie jest w żadnym stopniu uzależnione od płci, tylko od tego, czy poważnie traktujemy swoją pracę.

Wyobraźmy sobie, że 8 marca w Dzień Kobiet spełnią się dwa pani marzenia – jedno dotyczące pani, a drugie wszystkich kobiet na świecie. Czego będą dotyczyły?

Życzę nam wszystkim, żebyśmy były szanowane.

rozmawiała: Magdalena Potocka



Wydzielona droga dla autobusów BRT w Manchesterze



W 2016 roku na przedmieściach Manchesteru, pomiędzy Leigh a Ellenbrook, uruchomiono 7,5 – kilometrowy odcinek wydzielonej drogi dla autobusów BRT – Bus Rapid Transit. Konstrukcja drogi pozwala na poruszanie się po niej wyłącznie autobusów, a prowadzić je pomagają profilowane krawężniki.

Na linii znajduje się 7 par przystanków wyposażonych w system informacji pasażerskiej. BRT obsługują 3 linie, które na wspólnym odcinku podjeżdżają po pasażerów co 5-7,5 min w godzinach szczytu i co 7,5 min poza szczytem w dni powszednie.

BRT w Manchesterze jest elementem trasy linii autobusowych, które wykorzystują również standardową, ogólnodostępną infrastrukturę drogową, w tym buspasy o długości 6 kilometrów na drodze wylotowej z miasta. Obsługiwane są one wyłącznie przez nowe autobusy piętrowe, wyposażone w komfortowe fotele oraz inne udogodnienia dla pasażerów, w tym WiFi.

Ciekawa jest technologia wykonania trasy BRT. Konstrukcja drogi jest dostosowana do kursowania specjalnie wyposażonych autobusów. Wąski pas ruchu ograniczony jest krawężnikami, a sam ruch odbywać się może dzięki bocznym kołom zainstalowanym w autobusach. Wyręcza to kierowcę z konieczności ciągłego stabilizowania ruchu autobusu kierownicą. Z kolei sam pas posiada powierzchnię jezdną tylko na zewnętrznych częściach, po których poruszają się koła pojazdów. Samochody osobowe nie mogą tu wjechać. Trasa BRT zabezpieczona jest przez „pułapki” umieszczone na wszystkich przecięciach ciągu z drogami poprzecznymi. Pasy jezdne dla autobusów są tu na tyle oddalone od siebie, że samochód nie jest w stanie przejechać.

Ciekawe jest również dostosowanie sygnalizacji świetlnej do ruchu autobusów na drodze BRT. Z uwagi na funkcjonowanie wszystkich przystanków „na żądanie”, wykrywanie autobusu i sterowanie sygnalizacją świetlną odbywa się dwustopniowo. W pierwszym etapie detektor wykrywa nadjeżdżający autobus, a sterownik zakłada, że pojazd nie zatrzyma się na przystanku i daje zielone światło na skrzyżowaniu. Jeżeli faktycznie autobus nie zatrzyma się to może kontynuować jazdę bez straty czasu i wjechać na kolejny odcinek drogi. W przypadku gdy autobus zatrzyma się jednak na przystanku, sterownik przełącza światło na czerwone dla drogi BRT, a zielone dla samochodów przecinających linię. Gdy autobus rusza, po raz kolejny wzbudza detektor i najszybciej jak możliwe dostaje zielone światło na wjazd na kolejny odcinek ciągu BRT. Sygnalizacja świetlna jest tak skonstruowana, aby zminimalizować straty czasu na skrzyżowaniach, niezależnie od tego czy autobus zatrzyma się na przystanku, czy nie. Jednocześnie dzięki sygnalizacji skrzyżowanie trasy BRT z drogą dla samochodów jest bezpieczne.

Trzeba jednak przyznać, że linia ma też minusy. Droga BRT zbudowana jest z dość krótkich modułów i jazda powoduje

nieznaczne, ale wyczuwalne drgania pojazdu z dość wysoką częstotliwością, których nie ma na zwykłej, gładkiej nawierzchni ulicy. Samo wydzielenie drogi tylko dla autobusów nie podnosi prędkości komunikacyjnej w porównaniu do jazdy buspasem na ogólnodostępnej drodze. Podczas przejazdu zanotowaliśmy prędkość jazdy ok. 50 – 60 km/h, co było nieoczekiwanie niską wartością, w stosunku do zakresu prac, jakich dokonano. Ponadto przy każdej pułapce samochodowej autobus bardzo zwalniał, przez co prędkość komunikacyjna nie była tak duża, jak można by się spodziewać.



Rozwiązania BRT można spotkać także w innych miastach. Najbardziej znanym przykładem jest brazylijska Kurytyba, posiadająca cały system BRT, pełniący de facto funkcję metra. Jest on obsługiwany przez dwuprzegubowe autobusy, a stacje linii BRT przypominają przystanki kolejowe umieszczone przy ulicy.

Budowa drogi BRT na dojeździe do Manchesteru niewątpliwie przyspieszyła podróż do tego miasta dla wielu pasażerów i stanowi alternatywę dla zatłoczonych w godzinach szczytu ulic. Jest to element polityki transportowej aglomeracji, której mocnym elementem jest rozwój transportu publicznego. Trzeba jednak podkreślić, że Manchester nie rozwija wyłącznie sieci autobusowej. Kręgosłupem komunikacyjnym ma być sieć lekkiej kolei Metrolink, rozchodząca się promieniście z centrum miasta, gdzie spotykają się jadąc przez strefę pieszą bez wygrodzeń. Pomimo dużego natężenia ruchu tramwajów całość ruchu odbywa się harmonijnie dzięki niskiej prędkości. Poza ścisłym centrum tramwaje Metrolink kursują w dużej mierze po całkowicie bezkolizyjnych trasach, przekształconych z linii kolejowych, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu do centrum Manchesteru.

tekst: Michał Mirosław, Adam Muth



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO